

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Angkutan Umum Bermotor di Kota Malang.

Kota Malang adalah sebuah kota yang terletak di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kota ini terletak 90 km sebelah selatan Surabaya dan merupakan kota terbesar di kedua di Jawa Timur setelah Surabaya, serta merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia menurut jumlah penduduk. Walikota Malang pertama bernama Pandhita Hamzah, dan merupakan Kota terbesar kedua di wilayah Pulau Jawa bagian selatan setelah Bandung. Keberadaannya bertepatan pada dataran tinggi yang cukup sejuk, dan seluruh wilayahnya berbatasan dengan Kabupaten Malang. Luas wilayah sebesar 110,06 km². Bersama dengan Kota Batu dan Kabupaten Malang, Kota Malang merupakan bagian dari kesatuan wilayah yang dikenal dengan Malang Raya (Wilayah Metropolitan Malang). Wilayah Malang Raya yang berpenduduk sekitar 4,5 juta jiwa, adalah kawasan metropolitan terbesar kedua di Jawa Timur setelah Gerbangkertosusila. Kawasan Malang Raya dikenal sebagai salah satu daerah tujuan wisata utama di Indonesia.

Malang dikenal sebagai salah satu kota tujuan pendidikan terkemuka di Indonesia karena banyak universitas dan politeknik negeri maupun swasta yang terkenal hingga seluruh Indonesia dan menjadi salah satu tujuan pendidikan berada di kota ini, beberapa di antaranya yang paling terkenal adalah Universitas Brawijaya, Universitas Negeri Malang, UIN Maulana Malik

Ibrahim Malang, Universitas Muhammadiyah Malang, Universitas Terbuka (UT) dan Universitas Islam Malang.¹

Dalam perkembangannya, Kota Malang tentunya tidak terlepas dengan adanya angkutan umum. Angkutan umum di Kota Malang merupakan salah satu bentuk sarana perhubungan yang penting dalam kehidupan manusia, sehingga kebutuhan akan transportasi yang memadai dan layak akan terus meningkat seiring dengan perkembangan zaman dan ragam kebutuhan itu sendiri. Perkembangan sarana angkutan umum di Kota Malang telah dimulai pada zaman kolonial dan terus berkembang sampai pada tahun 1980-an. Pada tahun 1989 muncul angkutan kebutuhan kota atau disingkat dengan angkutan kota (ANGKOTA).

Sejarah Angkutan Kota muncul pada tahun 1989 dengan memakai jalur tertentu yang telah ditentukan oleh pemerintah dan telah mendapat nama di setiap jurusan yang melewati jalur yang telah ditetapkan. Perkembangan angkutan kota terjadi dalam segi tarif yang selalu berubah menyesuaikan biaya Bahan Bakar Minyak yang terjadi di Indonesia. Perubahan tarif dasar pada Angkutan Kota telah ditetapkan oleh pemerintah sebelumnya dan mendapat persetujuan dari semua jajaran armada Angkutan Kota yang diwakili oleh ketua paguyuban. Masyarakat Kota Malang pada tahun 2000-an menggunakan jasa Angkutan Kota semakin tahun semakin mengalami penurunan dikarenakan masyarakat kalangan menengah dapat dengan mudah mendapatkan kendaraan pribadi dengan harga yang sangat terjangkau, serta kenaikan tarif angkutan

¹ https://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Malang#Transportasi

yang terjadi dan waktu tunggu yang sangat lama. Pemukiman mempengaruhi adanya angkutan. Angkutan kota (ANGKOTA) ada untuk memenuhi kebutuhan pemukiman karena sebelum adanya jalur angkutan kota telah ada pemukiman di Kota Malang.²

Sebelum Angkutan Kota dengan warna birunya yang khas menguasai kota Malang, sebenarnya ada kendaraan umum lain yang menguasai jalanan kota Malang. Kendaraan bermotor dengan tiga roda dan moncong depannya yang khas ini biasa disebut sebagai demo dan merupakan raja jalanan kota Malang sebelum tiba eranya Angkutan Kota.

Sejak dekade 1960-an hingga 1990-an, praktis kendaraan ini merupakan salah satu angkutan umum yang paling mudah dijumpai di kota Malang. Sebelum tiba eranya bemo, Malang sebenarnya memiliki angkutan kota lain yang juga mudah ditemui yaitu demo atau atax, namun tetap saja bemo merupakan kendaraan dengan usia edar yang cukup panjang.

Bemo menjadi raja jalanan di kota Malang bukan tanpa alasan. Laju kendaraannya yang lebih cepat dibanding trem dan demo yang masih beroperasi saat itu, serta ukurannya yang cukup kecil sehingga bebas bermanuver di jalan raya membuat kendaraan ini sangat diminati terutama karena melintasi berbagai pusat keramaian pada masa-masa itu.

Sama seperti Angkutan Kota, bemo juga memiliki beberapa trayek atau jalur yang mereka lewati. Biasanya bemo ini akan mudah ditemui pada

² “Raharjo, Wahyu Setyo Joyo. 2015. Perkembangan Angkutan Kota (Angkota) Malang 1989-2015. Skripsi, Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Malang. Pembimbing: (I) Dr. GM Sukanto, M.Pd, M.Si, (II) Dr. R. Reza Hudianto, M.Hum.

terminal-terminal seperti Landungsari dan Gadang serta di wilayah-wilayah seperti pasar. Tak heran bahwa kendaraan ini jadi angkutan umum yang paling utama seperti Angkutan Kota saat ini.

Walaupun digunakan sebagai angkutan umum bagi manusia, namun pada asalnya di Jepang, kendaraan roda tiga ini dimaksudkan sebagai angkutan barang. Hal itu lah yang menyebabkan tempat penumpang bemo di bagian belakang cukup tinggi dan sempit sehingga ketika naik bemo yang penuh maka seringkali penumpang harus beradu lutut dan berdesak-desakan.

Pada sekitar akhir 1980-an, karena usia rata-rata kendaraan yang sudah cukup tua serta polusi yang tinggi, Pemerintah Kota Malang mulai coba untuk melakukan peremajaan terhadap bemo. Namun hal ini mendapat penolakan dari para supir bemo yang pada saat itu jumlahnya memang sangat banyak.

Seiring waktu, jumlah bemo yang layak akhirnya semakin lama semakin menyusut. Akhirnya pada tahun 1997, Pemkot Malang resmi melarang Bemo beroperasi. Pada saat itu juga dilakukan peluncuran Angkutan Kota sebagai kendaraan umum pengganti bemo di jalanan kota Malang.

Sejak saat itu, Bemo mulai menghilang dari jalanan kota Malang dan digantikan dengan angkutan umum lain yang usianya lebih muda dan lebih nyaman dinaiki. Berakhirnya era bemo ini sekaligus merupakan awal dari tersebarnya Angkutan Kota sebagai raja jalanan kota Malang berikutnya.³

³Rizky Wahyu Permana | Sabtu, 01 Oktober 2016 00:27, <https://malang.merdeka.com/gaya-hidup/mengenang-bemo-sebagai-raja-jalanan-kota-malang-1609301.html>

Zaman semakin modern tentunya angkutan lebih bervariasi keberadaannya. Seperti halnya Taksi. Taxicab atau biasa disebut mobil taxi merupakan alat transportasi umum yang dapat dibilang sebagai alat transportasi premium, yang mana untuk biaya tarifnya lebih mahal dibandingkan dengan angkutan umum lainnya. Nama Taxicab diambil dari kata “taximeter”. Taximeter adalah nama sebuah alat yang digunakan untuk mengukur jarak atau waktu yang ditempuh sebuah taksi sehingga supir bisa menentukan harga yang harus dibayar berdasarkan Taximeter (argo) tersebut. Taximeter pertama kali digunakan pada tahun 1891. Alat ini ditemukan oleh penemu Jerman Wilhelm Bruhn.

Gottlieb Daimler merupakan nama perusahaan mobil taxi jasa pertama di dunia. Perusahaan ini dibentuk pada tahun 1897. Taxi pertama di dunia ini bernama Daimler Victoria. Perusahaan ini sudah dilengkapi dengan meteran, argo atau taximeter. Selanjutnya, taksi terus berkembang hingga abad 20. Perkembangannya semakin maju pada tahun 1940, mulai dikenal radio komunikasi 2 arah sebagai instrumen pelengkap di taksi. Penggunaan radio ini sangat membantu komunikasi operator dengan pengemudi dalam melayani order pelanggannya. Pada tahun 1980, masuklah teknologi komputer yang digunakan sebagai alat untuk distribusi order.

Di Indonesia sendiri, diperkirakan taksi mulai masuk pertama kali lewat Batavia (Jakarta) pada 1930-an. Jumlahnya pun tak banyak, hanya puluhan. Justru dengan jumlah terbatas itu, taksi di zaman Hindia Belanda menjadi

ukuran status sosial, karena kebanyakan yang naik taksi adalah Meneer-meneer maupun Noni-noni Belanda.

Di zaman Hindia Belanda, para pengemudi kendaraan bermahkota itu tidak diizinkan mengambil penumpang di tengah jalan. Mereka hanya menurunkan penumpang di tempat-tempat yang sudah ditentukan oleh pemerintah. Makanya bukan suatu yang aneh jika di zaman itu ada yang disebut pangkalan taksi. Soal kapasitas, taksi tempo doeloe itu dibatasi hanya memuat 5 penumpang. Ongkosnya dihitung berdasarkan kilometer yang ditempuh. Misalnya untuk satu kilometer dikenakan sebesar 30 sen atau 10 sen untuk tiap satu menitnya.

Perkembangan taksi yang terus berkembang, membuat kebutuhan akan taksi semakin meningkat. Pada tahun 1971 untuk pertama kalinya taksi diresmikan sebagai angkutan umum di Jakarta oleh Ali Sadikin yang waktu itu menjabat sebagai Gubernur DKI Jakarta. Untuk dapat membentuk Badan Usaha pertaksian dibutuhkan minimal 100 armada mobil baru. Jakarta sebagai kota metropolitan dan pusat perekonomian membutuhkan sebuah sarana transportasi yang memadai.

Taxi pertama yang menggunakan taximeter di Indonesia adalah taxi dari perusahaan Blue Bird. Blue Bird lahir dari sebuah mimpi dan kerja keras seorang wanita bernama Mutiara Siti Fatimah Djokosoetono. Beliau merupakan seorang wanita Indonesia yang lahir di Malang pada tanggal 17 Oktober 1921.

Pada tahun 1971 Bu Djoko meminta surat izin profesional agar perusahaan jasa penyewaan mobil taxi yang sedang dijalannya bisa menjadi bisnis resmi. Akhirnya pada tahun 1972, surat izin keluar dan Bu Djoko meluncurkan secara resmi jasa mobil taxi Blue Bird pertama yang dilengkapi dengan argometer. Taxi Blue Bird ini di cat biru dan diberi lambang burung biru agar sesuai namanya. Penamaan Blue Bird itu diambil oleh Bu Djoko karena dia senang dengan cerita Blue Bird yang membawa kebahagiaan bagi orang.⁴

Dalam beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam hal transportasi. Perkembangan teknologi yang semakin modern telah merambah dunia transportasi di Indonesia. Hal ini terlihat dari bermunculannya model transportasi berbasis *online* pada kota-kota besar di Indonesia yang tak lain juga termasuk Kota Malang.

Pada saat ini, masyarakat Indonesia sangatlah kecewa pada masalah transportasi yang sangat padat dan tidak karuan. Tingginya tingkat kemacetan dan polusi udara menjadi alasan utama masyarakat enggan keluar rumah atau kantor. Padahal di sisi lain, mereka harus tanggap untuk memenuhi kebutuhan, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu. Akibatnya, mereka mencari cara praktis untuk mendapatkan barang yang dibutuhkan tanpa harus keluar rumah atau kantor, salah satunya dengan menggunakan jasa transportasi *online*.

⁴ <https://lensablog.wordpress.com/2016/03/27/sejarah-taksi-di-indonesia/>

Memang tidak bisa dipungkiri, masyarakat terutama di kota besar sedang menggandrungi transportasi *online* dengan menggunakan aplikasi *smartphone*. Selain bisa menghemat waktu, transportasi *online* juga bisa menghemat uang karena banyaknya promo yang ditawarkan. Tidak hanya itu, transportasi *online* juga bisa mengurangi tingkat kemacetan, terutama di kota-kota besar. Perubahan gaya hidup inilah yang dimanfaatkan pelaku usaha untuk memulai persaingan dalam bisnis transportasi *online*.

Media *online* menjadi sarana masyarakat dalam urusan transportasi masa kini. Tak heran pebisnis Indonesia banyak yang membuka jasa transportasi menggunakan media *online*.

Namun, perkembangan teknologi ini tidak disikapi dengan bijak oleh pemerintah. Akibatnya, pernah terjadi kerusuhan antara pengemudi transportasi *online* dengan pengemudi transportasi konvensional. Padahal, masyarakat telah terlanjur nyaman menggunakan moda transportasi berbasis *online*.

Menghentikan pengoperasian transportasi *online* tentunya akan merugikan masyarakat. Namun, membiarkan mereka tetap beroperasi tentunya akan merugikan transportasi konvensional yang telah lama beroperasi. Pemerintah memang dipaksa untuk berfikir bijak. Sebab, masyarakat kini telah berada pada era generasi *millennial*, yaitu generasi yang kritis dan juga memiliki pengetahuan yang baik akan keamanan penggunaan aplikasi *mobile* dalam bertransaksi secara digital.

Saat ini, dengan adanya kerusakan transportasi *online*, pemerintah perlu cermat mengamati dan memahami. Baik dari sisi konsumen, persiapan bisnis, hingga dari aspek legal yang menuntut beradaptasi dengan perkembangan teknologi. Sehingga, generasi millennial tetap dapat menikmati suguhan layanan transportasi berbalut teknologi. Beberapa contoh sarana transportasi *online* di Indonesia yaitu :

(1) Go Jek

Go Jek bekerja dengan mempertemukan permintaan angkutan ojek dari penumpang dengan jasa tukang ojek yang beroperasi di sekitar wilayah penumpang tersebut. Cukup dengan mengunduh aplikasinya dari Google Play Store, maka kita bisa memesan jasa layanan tersebut. Tarif angkutannya disesuaikan dengan jarak tempuh yang akan dicapai. Selain jasa angkutan penumpang, ada juga layanan antar barang (kurir) dan belanja.

(2) Grabbike dan *GrabCar*

Hampir mirip dengan Go Jek, hanya saja layanan Grabbike belum memiliki layanan antar barang atau belanja. Saat ini, Grabbike telah beroperasi di 3 kota di kawasan Asia Tenggara yang mengalami persoalan kemacetan, seperti Ho Chi Min City dan Hanoi di Vietnam, serta di Jakarta.

GrabCar merupakan aplikasi pemesanan taksi dengan induk perusahaan dari Malaysia. Dengan aplikasi ini, masyarakat bisa memesan taksi untuk keperluan antar jemput dengan tariff standar yang ditetapkan

sesuai aplikasi. Layanan antar jemput bisa lebih cepat karena pemesanan dilakukan melalui aplikasi yang sudah diunduh di smartphone.

(3) Uber

Uber adalah perusahaan jaringan transportasi dari Amerika yang menggunakan aplikasi di smartphone untuk pemesanan mobil. Bedanya, armada mobil yang digunakan bukan transportasi public plat kuning, melainkan mobil pribadi bernomor polisi hitam dengan logo khusus Uber. Jika menggunakan jasa ini tidak bisa membayar tunai, tapi secara *online* atau kartu kredit. Tarif yang ditetapkan adalah Rp 30 ribu sebagai tarif minimal dan selanjutnya dikenakan tarif perjalanan berdasar waktu dan jarak yang ditempuh. Jenis mobil yang digunakan adalah Toyota Innova, Alphard dan Hyundai Sonata.

Menggunakan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* sangat memudahkan masyarakat dalam bepergian. Berikut ini adalah kelebihan dan kekurangan penggunaan transportasi berbasis aplikasi *online*.

Suatu kelebihan transportasi *online* adalah lebih terpercaya, para pengemudi ojek ataupun taksi dalam sebuah perusahaan transportasi *online* sudah terdaftar. Sebelumnya mereka sudah mendaftarkan diri dengan berbagai persyaratan tertentu. Termasuk dengan data diri yang jelas dan surat kelakuan baik dari kepolisian. Dengan begini, penumpang akan merasa lebih aman menggunakan pengemudi yang terdaftar. Praktis, jika sebelumnya kamu ingin menggunakan jasa transportasi, biasanya kamu harus keluar rumah menuju jalan raya untuk mencari kendaraan

yang kosong penumpang. Kamu harus merasakan panas bahkan hujan tanpa kepastian. Tapi, jika menggunakan aplikasi maka kamu bisa memesan moda transportasi dari rumah atau tempat yang nyaman. Ojek atau taksi yang kamu pesan akan menghampirimu.

Tarif murah dan pasti, setiap jasa transportasi *online* memiliki cara penghitungan tersendiri untuk tarif jasa. Kebanyakan dari mereka memiliki tarif yang lebih murah dari tarif jasa transportasi konvensional. Ditambah juga dengan adanya berbagai promo yang bisa menguntungkan penumpang. Semua tarif yang harus dibayar penumpang sudah tertera sejak awal, sehingga tidak ada proses tawar-menawar dengan pengemudi. Tarif pasti juga disukai oleh beberapa pelanggan.⁵

1. Sejarah PT Citra Perdana Kendedes

PT. Citra Perdana Kendedes didirikan di Kota Malang 3 Oktober 1990 oleh Bapak Gunawan Chondro (Komisaris), Bapak Suherman Ade Yulimar (Direktur Utama) dan Bapak Drs. Rudy Haryanto (Direktur) dihadapan Notaris Pramu Haryono, SH dengan Nomor 37 dengan nama PT. Citra Kendedes Utama berkantor di Jalan Jenderal Sutoyo 60 Malang sedangkan Pool berada di Desa Kepuh Karangploso Kab. Malang dengan menggandeng perusahaan transportasi nasional PT.Centris Multi Persada Pratama yang berkedudukan di Bandung. Dengan berbekal kemauan dan rasa optimis pada tanggal 30 Desember 1991 PT. Citra Perdana Kendedes

⁵<http://ayonews.com/2016/03/19/pentingnya-transportasi-online-di-tengah-pesatnya-perkembangan-teknologi-it/> | <http://iklanpos.co.id/highlights-new-edition/transportasi-online-jadi-alternatif-karena-praktis-dan-murah/http://daily.oktagon.co.id/bagaimana-perkembangan-transportasi-online-menurut-pakar/>

meluncurkan kendaraan Nissan Sunny tahun 1991 sebanyak 60 Unit secara bertahap untuk melayani pengguna jasa “ Taksi Argometer” di wilayah Malang Raya. Pada 4 Desember 1992 alamat kantor pindah ke Jalan Jakarta 62 Malang. Kota Malang adalah salah satu kota besar di Jawa Timur. Merupakan kota Pariwisata, Pendidikan dan Industri. Salah satu pendukung keberhasilan pembangunan adalah sarana dan prasarana transportasi yang lengkap. Dengan bertitik tolak dari pengamatan peluang bahwa Kota Malang sebagai tujuan wisatawan /tujuan pendidikan dan tujuan bisnis.

Maka PT Citra Perdana Kendedes yang merupakan “Pioner” Taksi Argometer di Kota Malang. Pada tahun 1992 mendatangkan 40 Unit taksi jenis kendaraan “Mazda MR 90 tahun 1992” guna meningkatkan pelayanan kepada customer, sehingga jumlah armada PT. Citra Perdana Kendedes Tahun 1992 sebanyak 100 Unit. Pada tanggal 22 Februari 1994 dihadapan Notaris Yuliani, SH terjadi perubahan nama dari PT. Citra Kendedes Utama menjadi PT. Citra Perdana Kendedes. Dan pada tanggal 24 September 2008 dihadapan Notaris Nurul Ramadanti, SH terjadi perubahan pemegang saham Drs. Didik Rusdianto (Komisaris) dan Bapak Drs. Rudy Haryanto (Direktur Utama). Dalam rangka untuk lebih meningkatkan mutu pelayanan kepada masyarakat, serta untuk menunjang perkembangan pariwisata yang ada di wilayah Malang Raya PT. Citra Perdana Kendedes Cab. Batu pada 15 Februari 2014 meluncurkan 15 Unit Taksi New Avanza untuk melayani masyarakat Kota Batu. 30 Desember

1991, PT. Citra Perdana Kendedes melaunching mobil Nissan Sunny B11 tahun 1991 sebanyak 40 Unit. Peluncuran Unit Taksi ini menandai masuknya “Citra Kendedes Group” ke dalam bisnis Jasa Transportasi karena selama ini Citra Kendedes Group lebih banyak menangani Bisnis Jasa Kontraktor dan Entertainment. PT. Citra Perdana Kendedes merupakan “Taksi Argometer” yang pertama di Kota Malang yang lebih dikenal dengan sebutan “Taksi Citra”.

Berdasarkan pengamatan dan melihat peluang “Pasar yang ada” pada awal tahun 1992 “Citra Kendedes Group” mendirikan PT. Citra Nusa yang bergerak di bidang Jasa Transportasi “Limousine Service” yang lebih fokus pada pengantaran wisatawan maupun pengantaran acara-acara keluarga, kantor, maupun penumpang tujuan bandara yang bermitra dengan PT. Garuda Indonesia dan hotel-hotel yang ada di Malang Raya dengan unit armada jenis sedan, L 300 dan Bus Pariwisata. Tetapi pada tahun 1997 saat terjadi krisis ekonomi perusahaan ini ditutup. Seiring perkembangan pariwisata di Malang Raya saat ini ada wacana untuk diaktifkan kembali. Pada Tahun 1995 “Citra Kendedes” melebarkan sayapnya ke Kota Sidoarjo dengan mendirikan “PT. Citra Kendedes Pratama” yang bergerak di bidang jasa transportasi “Taksi Argometer”. Melihat potensi dan peluang jasa transportasi “Taksi Argometer” di Ibu Kota Propinsi Jawa Timur, tepatnya di Kota Surabaya, maka pada tahun 1996 “Citra Kendedes Group” menancapkan kakinya di Kota Pahlawan dengan mendirikan “PT. Citra Dewa Rembulan”.

Adapun Visi dan Misi PT Citra Taksi Sebagai Berikut :

A. Visi PT Citra Perdana Kendedes adalah Kepuasan Pelanggan Adalah Dambaan Kami

B. Misi

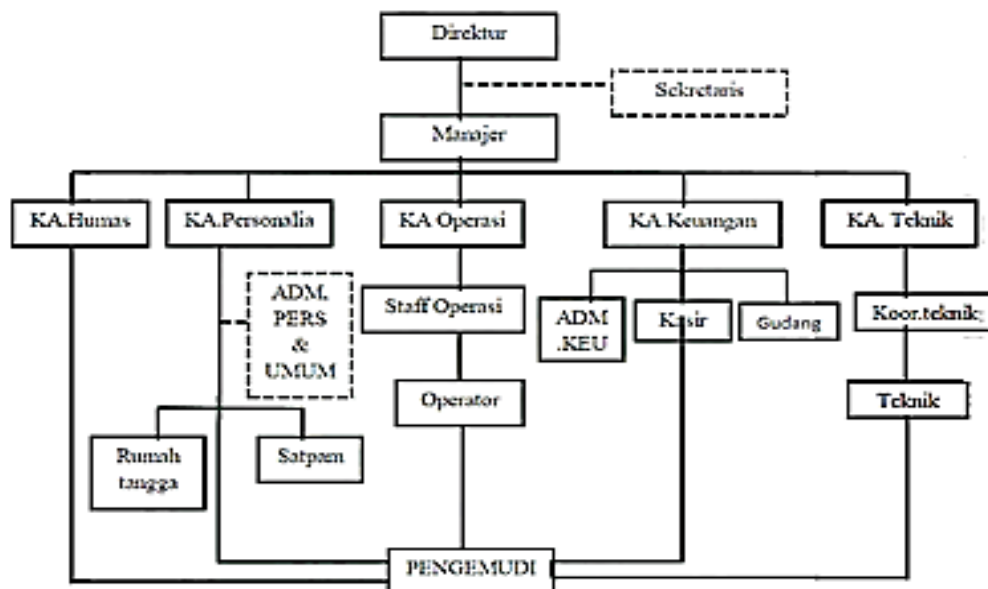
- a) Memberikan pelayanan yang terbaik bagi pelanggan sesuai dengan keberadaannya.
- b) Turut menunjang serta mensukseskan program yang di canangkan pemerintah.
- c) Meningkatkan citra perusahaan yang lebih baik Dimata konsumen, khususnya di kota Malang dan sekitarnya
- d) Mendorong peningkatan kinerja operasional dengan memberikan tanggung jawab dan pengembangan kreatifitas kearah perbaikan kualitas
- e) Membuka lapangan pekerjaan.

C. Tujuan

“pencapaian profit oriented yang sebanyak-banyaknya, selayaknya prinsip ekonomi, tetapi tetap mengedepankan kesejahteraan pengemudi dan karyawan”

Adapun struktur organisasi PT Citra Perdana Kendedes sebagai berikut :

Gambar 3.1
Struktural PT Citra Perdana Kendedes



Sumber : Dokumen Perusahaan Citra Perdana Kendedes

- I. Direksi Direktur :Drs. Rudy Haryanto Susanto., SE
- II. Kepala Bagian
 - a. Manajer : Harmaji
 - b. Humas : M. Cholil Arifin
 - c. KA. Personalia & Umum : Moh. Mursid.,SH
 - d. KA. Operasi : Cholis Christiono
 - e. KA. Keuangan : Siti Nilawati
 - f. KA. Teknik : Suryanto
- III. Staff Adm. Personalia & Umum:
 - a. Arni Kurniasih

b. Staff Operasi :

- i. Edi Wahyudi
- ii. Waluyo Jati
- iii. Suhartono
- iv. Listiadi S

c. Adm. Keuangan :

- i. Erlina

d. Kasir :

- i. Faris A
- ii. Ngadirun
- iii. Agus Hadi

e. Gudang :

- i. Nur Rochim
- ii. AM Junaedi
- iii. M. Ichwan
- iv. Moh. Nurwito

f. Koordinator Teknik :

- i. Imam
- ii. Wahyudi
- iii. Sugianto
- iv. Sunarto GL
- v. Juari

g. Operator:

- i. Rusdi
- ii. Retno Diniari
- iii. Mindartono

h. Teknik:

- i. Jupriyanto
- ii. Sugeng Ali
- iii. Suharsono

i. Rumah Tangga:

- i. Abdul Fatah

IV. Lokasi Perusahaan:

Kantor Pusat : Jl Bunga Merak No. 2 Malang 65141

Phone : 404040

Fax : 485381

Pemilihan lokasi perusahaan sangat penting karena dapat mempengaruhi dan menentukan kelancaran, dengan segmennya menengah ke atas, untuk mempermudah dan memperlancar kegiatan pelayanan jasa.

2. Sejarah Grab (Layanan Transportasi Berbasis Aplikasi)

Anthony Tan sedang kuliah di Harvard Business School, Amerika Serikat, ketika teman sekelasnya bercerita tentang betapa sulitnya mendapatkan taksi di Malaysia. “Apa yang salah dengan sistem taksi?” kata Anthony, mengenang perkataan teman tentang negara asalnya tiga tahun lalu, seperti dikutip dari *Bloomberg*. Temannya juga menegaskan,

“Kakek buyut Anda adalah seorang sopir taksi, kakekmu memulai industri otomotif Jepang di Malaysia, ayo lakukan sesuatu tentang ini.”

Anthony adalah anak konglomerat di Malaysia. Ayahnya, Tan Heng Chew, menjalankan perusahaan Tan Chong Motor Holdings Bhd yang kini jadi distributor tunggal mobil Nissan di Malaysia. Anak bungsu dari tiga bersaudara bekerja untuk perusahaan keluarga setelah lulus dari University of Chicago pada 2004. Dua kakaknya kini memilih bekerja di perusahaan keluarga. Anthony melanjutkan kuliahnya di Harvard Business School untuk Master of Business Administration (MBA) sejak 2009 sampai 2011.

Anthony kemudian menyusun rencana bisnis yang mirip dengan layanan Uber pada 2012. Di tahun yang sama, Anthony keluar dari bisnis keluarga. Semua itu dia lakukan untuk membangun GrabTaxi, aplikasi yang pada awalnya dirancang untuk mendukung perusahaan taksi, namun belakangan juga menggoyang perusahaan taksi.

GrabTaxi menjadi aplikasi yang menghubungkan penumpang dengan pengemudi taksi dari berbagai perusahaan. Di Indonesia, Express dan Putra merupakan klien GrabTaxi. Perusahaan digerakan dari dukungan investor perorangan maupun pemodal ventura. Tetapi Anthony memilih kantor pusat GrabTaxi di Singapura, bukan Malaysia sebagai negara asalnya.

Ketika Grab Taxi hadir di Indonesia, seorang sopir taksi di Jakarta mengatakan bisa lebih banyak mendapatkan penumpang dan pendapatannya tumbuh 15 persen dibandingkan sebelum memakai

aplikasi ini. GrabTaxi juga memberi bonus kepada pengemudi dan memberi diskon kepada penumpang. Tetapi perlahan, GrabTaxi menurunkan bonusnya kepada pengemudi bahkan mengambil komisi dari setiap perjalanan yang diraih dari GrabTaxi. GrabTaxi semakin membuat pusing perusahaan taksi dengan meluncurkan *GrabCar* pada Juni 2015 di Bali. Aplikasi ini mirip seperti Uber, yang memungkinkan mobil pribadi beroperasi mengangkut penumpang yang berbasis aplikasi *online*. *GrabCar* memperkuat posisinya dengan hadir di Jakarta pada Agustus 2015.

Tiga tahun berjalan, bisnis yang dirintis Anthony tumbuh menjadi aplikasi layanan kendaraan panggilan terbesar di Asia Tenggara. Pria 34 tahun ini memutuskan mengubah nama aplikasi GrabTaxi menjadi Grab pada awal 2016. Dia pun berharap Grab bisa meraih untung di tahun ini dari beberapa layanan. Grab telah menggalang pendanaan sebesar US\$ 700 juta sejak pertama kali dibangun. Perusahaan ini telah menerima investasi dari SoftBank dari Jepang, China Investment Corp, Temasek Holdings dari Singapura, dan Didi Kuaidi dari China yang memberi layanan serupa dengan Grab. GrabTaxi jadi aplikasi yang tak tergoyahkan untuk layanan taksi panggilan. *GrabCar* bersaing dengan Uber dari Amerika Serikat yang juga agresif memperluas pasar operasional untuk layanan mobil panggilan. Sementara di Indonesia, GrabBike bersaing dengan Gojek yang dibangun Nadiem Makarim di bisnis ojek panggilan dan kurir instan. Sejauh ini, Grab beroperasi di Singapura, Indonesia,

Filipina, Malaysia, Thailand, dan Vietnam. Di Indonesia, saat ini Grab memberi empat layanan berupa GrabTaxi, *GrabCar*, GrabBike yang memberi layanan ojek *online*, dan GrabExpress selaku kurir instan.⁶

B. Perbandingan Kedudukan Perusahaan Angkutan Umum Taksi Konvensional dan Taksi Berbasis *Online* Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

1. Kedudukan Perusahaan PT Citra Taksi Perdana Kendedes dan *GrabCar*.

Indonesia adalah Negara Hukum seperti yang diamanahkan dalam UUD 1945 dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945. Berbicara mengenai Negara Hukum artinya segala sesuatu dalam pelaksanaan penyelenggaraan negara seluruhnya dalam naungan undang-undang. Hukum ditempatkan sebagai satu-satunya aturan main dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara (*supremacy of law*). Dewasa ini, perkembangan transportasi di Indonesia mengalami progress yang sangat pesat dalam melayani serta memberikan kemudahan berpindah dalam satu tempat ke tempat yang lain. Dalam perkembangannya taksi adalah salah satu transportasi di Indonesia yang memberikan layanan privasi dalam orang untuk melaksanakan suatu perjalanan. Dalam hal ini juga perkembangan transportasi telah diatur dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat UU No 22 Tahun 2009. Undang-Undang tersebut telah mengatur secara terperinci agar pelaksanaan transportasi di Indonesia berjalan dengan tertib sesuai dengan amanah undang-undang.

Pada kesempatan kali ini *penulis* telah mencoba mengobservasi dan mewawancarai bagaimana keberadaan perusahaan taksi dalam hal ini adalah

⁶ CNN Indonesia. Sejarah Grab <https://grabaja.wordpress.com/sejarah/>

PT Taksi Citra Perdana Kendedes. Tidak hanya itu, *penulis* juga memberikan nuansa lain untuk mencoba mengobservasi dan mewawancarai layanan transportasi *online* yaitu Grab (Grab Car).

Di Kota Malang transportasi berbasis *online* telah berkembang pesat sejak 3 Tahun terakhir. Dalam hal ini transportasi berbasis *online* tersebut juga menimbulkan dampak positif dan negatif baik oleh pengguna layanan ataupun pihak penyelenggara angkutan di Kota Malang yang dirasa kurang memberikan kesetaraan dengan adanya angkutan berbasis *online* tersebut.

Sebelum masuk pada pembahasan tentang penyelenggara angkutan umum, baiknya terlebih dahulu membahas tentang pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam menyelenggarakan pengangkutan terdapat pihak yang mendukung terselenggaranya pengangkutan.

Subjek hukum adalah pendukung kewajiban dan hak. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka itu terdiri atas:

- a. Pihak pengangkut;
- b. Pihak penumpang
- c. Pihak pengirim; dan
- d. Pihak penerima kiriman.

Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, atau perseorangan. Pihak penumpang selalu berstatus

perseorangan, sedangkan pihak penerima kiriman dapat berstatus perseorangan atau perusahaan. Pihak-pihak lainnya yang berkepentingan dengan pengangkutan selalu berstatus perusahaan badan hukum atau persekutuan bukan badan hukum.

Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah mereka yang secara langsung terikat memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka adalah pihak:

a. Pengangkut

Berkewajiban utama menyelenggarakan pengangkutan dan berhak atas biaya pengangkutan.

b. Pengirim

Berkewajiban utama membayar biaya pengangkutan dan berhak atas pelayanan pengangkutan barangnya.

c. Penumpang

Berkewajiban utama membayar biaya pengangkutan dan berhak atas pelayanan pengangkutan.

Secara umum, dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia tidak dijumpai definisi pengangkut, kecuali dalam pengangkutan laut. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang. Singkatnya, pengangkut adalah penyelenggara pengangkutan. Dilihat dari sisi statusnya sebagai badan

yang bergerak di bidang jasa pengangkutan, pengangkut dapat dikelompokkan dalam empat jenis, yaitu:

- a. Perusahaan pengangkutan kereta api;
- b. Perusahaan pengangkutan jalan;
- c. Perusahaan pengangkutan perairan; dan
- d. Perusahaan pengangkutan udara

Berdasarkan uraian diatas, dapat disimpulkan kriteria pengangkut menurut Undang-Undang Pengangkutan Indonesia adalah:

- a. Perusahaan penyelenggara pengangkutan;
- b. Menggunakan alat pengangkut mekanik;
- c. Penerbit dokumen pengangkutan; dan
- d. Memperoleh izin usaha dari pemerintah Indonesia;

Undang-undang baru mengatur tentang lalu lintas dan pengangkutan jalan yang berlaku sekarang adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menentukan bahwa pengangkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Kendaraan adalah suatu sarana pengangkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel.

Pengangkutan jalan diselenggarakan oleh perusahaan angkutan umum yang menyediakan jasa pengangkutan penumpang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor

yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Jadi, pengangkut pada pengangkutan jalan adalah perusahaan pengangkutan umum yang mendapat izin operasi dari pemerintah menggunakan kendaraan umum dengan memungut bayaran.

Pelayanan pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Perusahaan angkutan wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan kesetaraan dan keteraturan.⁷

Perusahaan penyelenggara pengangkutan dalam hal ini taksi yang mana transportasi umum tidak dalam trayek. Untuk dapat menyelenggarakan pengangkutan, perusahaan angkutan umum wajib memenuhi apapun yang diamanahkan oleh Undang-Undang. Seperti Pasal 173 Ayat (1) huruf b yaitu, Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek.

Dalam kesempatan kali ini, PT Citra Taksi Perdana Kendedes memberikan wawasan tentang izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek. Bahwa, PT Citra Taksi dalam keberadaan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang telah di amanahkan pemerintah seluruhnya harus dipenuhi apabila tidak terpenuhi tidak bisa beroperasi. PT

⁷ Abdulkadir Muhammad., Hal 52-58

Citra Taksi dalam hal ini apabila beroperasi harus dengan adanya surat rekomendasi dari Pemerintah Daerah khususnya Pemerintah Daerah Kota Malang. Pemerintah Daerah Kota Malang menganalisa apakah kota Malang ini membutuhkan suatu alat Transportasi taksi. Setelah adanya surat rekomendasi dari Pemerintah Daerah Kota Malang lalu surat rekomendasi tersebut diberikan kepada yang berwenang dalam bidang transportasi umum yaitu Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur.

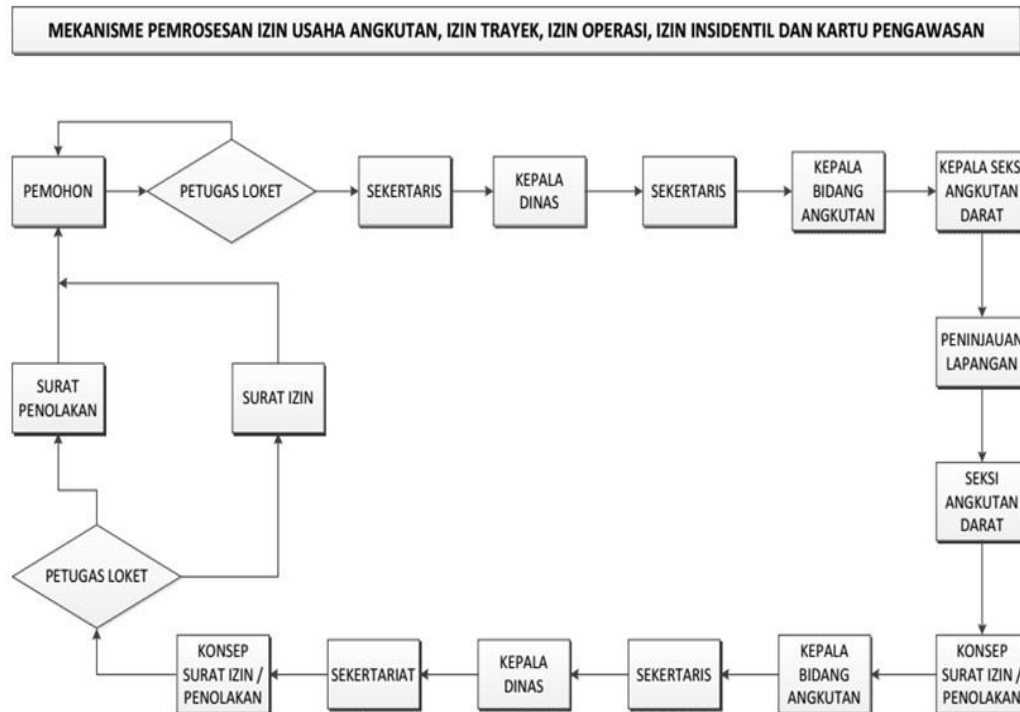
Setelah adanya surat rekomensasi dari pihak Dinas Perhubungan Provinsi melakukan analisa, studi kelayakan serta studi transportasi artinya dilakukan studi analisa dan kelayakan tersebut bertujuan agar nantinya untuk mengukur seberapa kebutuhan transportasi di Kota Malang tentunya mengukur kebutuhan transportasi tersebut juga diukur dari segi jumlah penduduk di Kota Malang bertujuan untuk keseimbangan dalam pelaksanaan angkutan taksi dan juga tidak akan terjadi *overload* supaya kebutuhan di sektor taksi di Kota Malang ini terpenuhi dan juga untuk penumpang bisa ter-*cover*.

Setelah itu pihak yang berwenang dalam hal ini yaitu Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur memberikan surat yang pada intinya adalah Perusahaan Taksi Citra layak menyelenggarakan transportasi umum tidak dalam trayek yaitu taksi. Setelah mendapatkan surat uji kelayakan dari Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, maka izin tidak berhenti sampai disitu saja, tetapi pihak PT Citra Taksi mengajukan rekomendasi ke Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur yang pada intinya memberikan kejelasan apa saja unit yang akan dipakai oleh PT Citra Taksi. Tentunya, setelah memberikan rekomendasi, maka pihak

Perhubungan Darat akan mengeluarkan surat uji kelayakan yang artinya kendaraan yang akan dipakai sudah lolos uji.

Perusahaan dalam hal ini PT Citra Taksi setelah tahapan surat rekomendasi hingga surat uji kelayakan selanjutnya pihak Perusahaan mengajukan izin operasional yang ditujukan kepada Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur. Dinas Perhubungan menekankan bahwa setiap angkutan darat wajib ada uji kelayakan yang berfungsi mengetahui, apakah daerah tersebut butuh suatu transportasi darat serta jenis apa saja moda transportasi darat yang dibutuhkan suatu daerah tersebut. Setelah Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur menganalisa kebutuhan taksi daerah Malang lalu, keluarlah surat keputusan menyatakan bahwa PT Taksi Citra diberikan izin penyelenggaraan taksi di Kota Malang sejumlah yang dibutuhkan. Setelah diberikan harus mempunyai unit yang diperlukan, *pool* (kantor), bengkel sesuai dengan unit yang dioperasikan, setelah itu Dinas Perhubungan mengeluarkan surat kelayakan uji tipe. Dalam hal ini mekanisme izin penyelenggaraan seperti diilustrasikan dibawah ini.

Gambar 3.2
Mekanisme Pemrosesan Izin Usaha Angkutan



Sumber : Website Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur

Tidak berhenti sampai disitu, PT Citra Taksi belum bisa mengoprasika n taksi setelah sekian banyak perizinan. Dilanjutan untuk pengujian kendaraan bermotor (Uji KIR) dan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur mengeluarkan surat rekomendasi kendaraan umum untuk diteruskan ke Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap Jawa Timur yang selanjutnya disingkat (SAMSAT) dan SAMSAT mengeluarkan surat bahwa unit tersebut adalah unit yang memakai plat kuning kendaraan umum.

Dari seluruh surat tersebut setelah itu memberikan surat rekomendasi bahwa mobil yang dipakai adalah unit angkutan umum dibawa k SAMSAT untuk mengeluarkan STNK plat kuning. Lalu diajukan di balai uji di Kota Malang tepatnya dishub malang bertujuan untuk mendapatkan uji KIR. Kendaraan

dibawa ke UPTD daerah bagian teknis untuk melakukan survey langsung ke lokasi Perusahaan bertujuan untuk mengecek kebenaran apakah sudah memiliki kantor, bengkel, kendaraan dicek satu persatu sudah sesuai apakah belum. Setelah UPTD melakukan survey keluarlah surat rekomendasi untuk diajukan ke Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur untuk mendapatkan ijin trayek bertujuan untuk menyerahkan surat rekomendasi operasional dalam hal ini Kantor Unit Pelaksana Teknis Pelayanan Perizinan Terpadu P2T Provinsi Jawa Timur untuk menerbitkan surat operasional suatu perusahaan angkutan untuk penyelenggaraan transportasi angkutan umum untuk dilimpahkan ke Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur. Dishub Provinsi Jawa Timur mengeluarkan kartu trayek masing-masing unit setelah ijin trayek dan surat operasional keluar.

Jasa raharja juga berperan penting dalam penyelenggaraan transportasi angkutan umum bahwa angkutan taksi mendapatkan surat perlindungan dari kemungkinan terjadi kecelakaan.

Setelah sekian panjang proses perizinan di Provinsi, setelah itu Perusahaan Taksi mengajukan ijin usaha kepada Dinas Perizinan Kota Malang. Ijin usaha yang keluar dari Dinas Perizinan Kota Malang diajukan ke Badan Metrologi untuk diberlakukan argo yang dipasang dimasing-masing unit taksi. Dari sekian perizinan tersebut hanya untuk ijin unit transportasi saja belum legalitas perusahaan taksinya. Masuk pada perizinan legalitas perusahaan yaitu, bahwa penyelenggaraan angkutan transportasi umum harus berbadan hukum dengan mewajibkan akta pendirian perusahaan. Dari akta pendirian perusahaan

diajukan kepada MENKUMHAM agar diakui dan keluar Surat Keputusan bahwa perusahaan tersebut resmi berbadan hukum. Agar dapat menyelenggarakan sesuai dengan amanah undang-undang, setiap daerah mempunyai peraturan masing-masing. Untuk dapat persetujuan pemerintah daerah perusahaan diharuskan mendapatkan persetujuan dari lingkungan. Persetujuan lingkungan tersebut didapat dari HO bahwa lingkungan tidak keberatan apabila terdapat perusahaan disekitar lingkungan tersebut. Sebelum terbitnya HO maka pemerintah menganalisis perusahaan tersebut dengan Analisis Dampak Lingkungan yang selanjutnya disingkat AMDAL barulah terbitlah HO (Izin Gangguan).

Setelah ijin gangguan terbit dari Pemerintah Daerah, lalu terbitlah Surat Izin Usaha Perdagangan yang dikeluarkan oleh Dinas Perdagangan Pemerintah Daerah dan juga mendaftarkan perusahaannya lalu keluar Tanda Daftar Perusahaan (TDP). Setelah ijin unit terselesaikan dilanjutkan legalitas perusahaan juga sudah memenuhi, lalu sumber daya manusia dalam memperkerjakan orang harus didaftarkan dalam Dinas Ketenagakerjaan bahwa Perusahaan Citra Taksi memperkerjakan orang dan pendaftaran tenaga kerja tersebut bertujuan untuk diikutkan jaminan tenaga kerja yaitu BPJS Ketenagakerjaan untuk melindungi tenaga kerja dan yang terakhir untuk memberikan gaji sesuai amanah undang-undang. Perusahaan PT Citra Taksi dapat beroperasi setelah berhasil memenuhi semua proses administrasi dari mulai ijin unit, ijin perusahaan dan ijin sumber daya manusia.⁸

⁸ Wawancara Dengan : Bapak Kholil Humas PT Citra Taksi

Berbeda dengan Perkembangan teknologi yang begitu pesat khususnya teknologi informasi dan komunikasi yang terhubung dengan internet ikut mempengaruhi dunia usaha pengangkutan. Berbagai aplikasi berbasis teknologi informasi terus dikembangkan untuk memudahkan pengusaha angkutan umum dan pengguna jasa angkutan umum. Aplikasi berbasis teknologi informasi adalah hasil inovasi yang dikembangkan oleh para pelaku usaha yang melihat adanya peluang bisnis dengan menghubungkan masyarakat sebagai pengguna jasa dengan pelaku usaha. Akses ke pasar yang secara mudah dan cepat, menjadi nilai jual dari aplikasi berbasis teknologi informasi. Karenanya, penggunaan teknologi juga tidak lepas dari unsur-unsur seperti penggunaan uang elektronik, penyimpanan data elektronik, dan unsur-unsur lain yang merupakan bagian dari perdagangan elektronik. Saat ini bermunculan berbagai perusahaan aplikasi berbasis teknologi informasi yang berfungsi mempertemukan antara masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum dan pengusaha angkutan umum secara efektif dan efisien seperti *GrabCar*.⁹

GrabCar berstatus perseroan terbatas (PT) setelah memperoleh izin penanaman modal asing (PMA) dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). Izin tersebut berupa izin portal *website*.¹⁰ *GrabCar* mengembangkan aplikasi berbasis teknologi informasi yang menghubungkan antara penumpang dan pengusaha angkutan sewa. *GrabCar* tidak berkedudukan sebagai

⁹ Yudhi Satria Bombing. Skripsi Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Aplikasi Uber Dan *GrabCar* Sebagai Angkutan Berbasis Aplikasi *Online*. Fakultas Hukum Universitas Hasanudin. 2016

¹⁰ Wawancara : Arik Humas *GrabCar*.

perusahaan penyelenggara angkutan umum karena keduanya tidak memiliki izin berdasarkan Pasal 173 Ayat (1) UULLAJ yaitu:

- 1) Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
- 2) Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
- 3) Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Oleh karena itu *GrabCar* hanya berstatus perusahaan penyedia aplikasi sebagai salah satu cara transaksi dalam rangka memberikan kemudahan akses bagi konsumen dalam memesan kendaraan sewa. Penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi seperti *GrabCar* saat ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi dapat dilakukan secara mandiri oleh perusahaan angkutan umum atau bekerjasama dengan perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang berbadan hukum indonesia. Berdasarkan ketentuan tersebut *GrabCar* hanya berstatus sebagai penyedia aplikasi yang bekerja sama dengan perusahaan angkutan umum yang telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan. Perusahaan angkutan umum yang bekerja sama dengan penyedia aplikasi PT. Grab Indonesia sebagai penyedia aplikasi *GrabCar* bekerja sama dengan Koperasi Jasa Perkumpulan Pengusaha Rental Indonesia (PPRI). Koperasi PPRI juga telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan sewa. Izin penyelenggaraan angkutan sewa tersebut dapat diperoleh setelah memenuhi beberapa syarat antara lain:

- 1) Memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan dengan dibuktikan dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama perusahaan dan surat tanda bukti lulus uji berkala kendaraan bermotor;
- 2) Memiliki tempat penyimpanan kendaraan (*pool*);
- 3) Menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel) yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau perjanjian kerjasama dengan pihak lain;
- 4) Mempekerjakan pengemudi yang memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) Umum sesuai golongan kendaraan.

Berdasarkan keterangan yang diperoleh dari Direktorat Jenderal Perhubungan darat, kedua Koperasi tersebut telah memiliki Izin penyelenggaraan angkutan dengan armada/kendaraan atas nama perusahaan, telah diuji teknis kendaraan (KIR), serta pengemudi dengan SIM A Umum berjumlah ratusan, namun kenyataannya ada ribuan armada yang beroperasi. Koperasi Jasa Trans Usaha Bersama, Koperasi Jasa PPRI serta perusahaan sejenis lainnya diberi waktu hingga 1 (satu) tahun untuk mendaftarkan semua kendaraan dan pengemudi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Di sisi lain pihak Uber dan *GrabCar* sebagai perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi pemberian pelayanan angkutan orang, diwajibkan untuk segera melaporkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat meliputi:

- 1) Profil Penyedia Jasa Aplikasi berbasis internet;
- 2) Memberikan akses operasional pelayanan;
- 3) Data seluruh perusahaan angkutan umum yang bekerjasama;
- 4) Data seluruh kendaraan dan pengemudi;
- 5) Layanan pelanggan berupa telepon, *email*, dan alamat kantor penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi.

GrabCar tidak memiliki izin usaha di bidang angkutan umum, melainkan mengantongi Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP). Hal ini disebabkan, karena dalam praktiknya, skema jual beli yang terjadi melalui aplikasi berbasis teknologi informasi terbagi menjadi dua jalur, yakni: (1) Transaksi Langsung, yakni konsumen langsung memesan barang dan jasa kepada pelaku usaha penyedia melalui teknologi aplikasi, lalu barang dan jasa disediakan langsung dari penyedia. (2) Transaksi melalui Penghubung, yakni konsumen memesan barang dan jasa kepada pelaku usaha yang menyediakan jasa penghubung, kemudian pelaku usaha tersebut melakukan pemesanan kepada pelaku usaha penyedia yang cocok dengan pesanan konsumen.

Selanjutnya, penyedia barang dan jasa yang akan menyerahkan barang dan jasa kepada konsumen yang melakukan pemesanan di awal. Dari kedua jalur tersebut, aplikasi *GrabCar* termasuk ke dalam jalur transaksi melalui penghubung. Hampir semua badan usaha yang menyediakan jasa penghubung antara konsumen dan pelaku usaha penyedia barang dan jasa melalui teknologi aplikasi memiliki status sebagai badan hukum perseroan terbatas. Izin dan persyaratan yang dimilikinya adalah Surat Izin Usaha

Perdagangan (SIUP) dan Tanda Daftar Perusahaan (TDP). Serta, apabila terdapat investor asing yang memiliki saham dalam perusahaan tersebut, maka akan tunduk pada rezim perizinan di bawah BKPM dengan memperhatikan Daftar Negatif Investasi. Sebagai pelaku usaha penghubung, *GrabCar* tidak perlu memiliki izin untuk memperdagangkan jasa yang dihubungkan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi.

2. Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Penyelenggaraan Angkutan Umum Taksi

Dari perjanjian pengangkutan barang-barang tersebut terbit bagi mereka perikatan untuk memberi, pasal 1235 KUHPerdara. Bersambung dengan pasal-pasal 1338 ayat-ayat 1 dan 3 KUHPerdara. Perikatan di muka berarti : dengan mentaati perjanjian pengangkutan inkonkreto, pengangkut dengan etiked baik harus menyelenggarakan pengangkutan barang-barang yang dipercayakan kepadanya itu dengan sebaik-baik dan dengan sendiri juga dengan secepat-cepatnya; lagi pula pengankut selama pengangkutan, ialah mulai diterimanya barang-barang sampai diserahkan kepada (biasanya) pihak dialamati di tempat tujuan, harus memeliharanya dengan baik-baik juga, ialah sepertinya ia seorang rumah orang yang baik terhadap barang-barang pengangkutan itu. Ini bagi pengangkut berarti melakukan segala ikhtiar agar barang-barang pengangkutan itu dengan lengkap dan utuh tidak rusak dan berkurang dapat diserahkan di tempat tujuan kepada yang berhak menerimanya.

Sebagai prestasi balasan haruslah dibayar biaya pengangkutan kepada pengangkut. Karena biasanya pihak pengirim itu adalah lain orang dari pada

pihak penerima dapat pula diperjanjikan, apakah pembayaran biasanya pengangkutan itu sudah harus dibayar pada ketika mengirimkan barang-barang atau pada saat penerima barang-barang ditempat tujuan oleh penerima.

Dalam hal ini, kewajiban utama pengangkut adalah mengangkut penumpang atau barang serta menerbitkan dokumen pengangkutan, sebagai imbalan haknya memperoleh biaya pengangkutan dari penumpang atau pengirim. Pihak-pihak dapat memperjanjikan bahwa disamping kewajiban utama, pengangkut wajib:

- a. Menjaga dan merawat penumpang serta memelihara barang yang diangkut dengan sebaik-baiknya.
- b. Melepaskan dan menurunkan penumpang di tempat pemberhentian atau tujuan dengan aman dan selamat.
- c. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan utuh, lengkap, tidak rusak, atau tidak terlambat.

Perusahaan pengangkutan umum wajib mengembalikan biaya pengangkutan yang telah dibayar oleh penumpang atau pengirim jika terjadi pembatalan pemberangkatan kendaraan umum. Untuk memenuhi kewajiban utama pengembalian biaya pengangkutan, pengangkut berhak memperoleh kembali dokumen pengangkutan dari penumpang atau pengirim sebagai bukti bahwa biaya pengangkutan memang sudah dibayar lunas sebelumnya dan sesudah dikembalikan kepada penumpang atau pengirim.

Pengangkut wajib menggunakan kendaraan bermotor untuk penumpang dan kendaraan bermotor untuk barang dalam penyelenggaraan pengangkutan darat. Kendaraan bermotor untuk penumpang adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk pengangkut penumpang baik dengan maupun tanpa tempat bagasi. Ketentuan ini dimaksudkan terutama untuk menjaga keselamatan dan keamanan penumpang. Oleh karena itu penggunaan kendaraan bermotor untuk barang dilarang digunakan mengangkut penumpang. Disamping itu dapat diperjanjikan pula bahwa pengangkut tidak wajib atau menolak mengangkut barang yang dilarang undang-undang atau membahayakan ketertiban dan kepentingan umum. Barang yang dilarang itu misalnya, barang selundupan, petasan, berbagai jenis narkotik, ecstasy, minuman keras dan hewan yang dilindungi.

Perusahaan pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim, atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Selama pelaksanaan pengangkutan, keselamatan penumpang atau barang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab perusahaan pengangkutan umum. Oleh karena itu, sudah sepatutnya apabila kepada perusahaan pengangkutan umum dibebankan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim, yang timbul karena pengangkutan yang dilakukannya. Dengan beban tanggung jawab ini, pengangkut didorong supaya berhati-hati dalam melaksanakan pengangkutan. Untuk mengantisipasi tanggung jawab yang timbul, perusahaan pengangkutan

umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya. Tanggung jawab perusahaan pengangkutan umum terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan yang telah disepakati. Demikian juga halnya dengan tanggung jawab terhadap pemilik barang(pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim atau penerima.

Besarnya ganti kerugian adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga. Kerugian secara nyata ini adalah ketentuan undang-undang yang tidak boleh disampingkan oleh pengangkut melalui ketentuan perjanjian yang menguntungkannya karena ketentuan ini bersifat memaksa (*dwingend recht*). Tidak termasuk dalam pengertian kerugian yang secara nyata diderita, antara lain :

- a. Keuntungan yang diharapkan akan diperoleh;
- b. Kekurangnyamanan akibat kondisi jalan atau jembatan yang dilalui selama dalam perjalanan; dan
- c. Biaya atas pelayanan yang sudah dinikmati.

Pengemudi dan pemilik kendaraan bertanggung jawab terhadap kendaraan berikut muatannya yang ditinggalkan di jalan. Ini dapat diartikan jika muatan (penumpang dan barang) yang ditinggalkan di jalan itu menderita kerugian, pengemudi dan pemilik kendaraan wajib membayar ganti kerugian bersama-sama secara tanggung renteng.

Pengemudi bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang ataupun pemilik barang atau pihak ketiga yang timbul karena kelalaian atau kesalahan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor. Dalam hal kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu orang pengemudi, maka tanggung jawab atas kerugian materi yang ditimbulkannya ditanggung secara bersama-sama (tanggung renteng). Dari perikatan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim barang, timbul suatu hukum yang saling mengikat antara para pihak yang terkait dalam perikatan tersebut. Adapun hukum yang mengikat tersebut adalah berupa hak dan kewajiban. Dan kami menitikberatkan pada pembahasan tentang tanggung jawab yang berkenaan dengan pengangkut atas barang angkutannya.

Kewajiban-kewajiban pengangkut pada umumnya antara lain adalah:

1. Mengangkut penumpang atau barang-barang ke tempat tujuan yang telah ditentukan.
2. Menjaga keselamatan, keamanan penumpang, bagasi barang dengan sebaik-baiknya.
3. Memberi tiket untuk pengangkutan penumpang dan tiket bagasi.
4. Menjamin pengangkutan tepat pada waktunya.
5. Mentaati ketentuan-ketentuan yang berlaku.

Dari bahasan diatas, dapat dipahami tentang adanya unsur tanggung jawab pengangkut atas sesuatu yang diangkutnya tersebut. Dalam KUHD, pertanggungjawaban pengangkut diatur dalam pasal 468. Pada ayat (1), dinyatakan bahwa pengangkut wajib menjamin keselamatan barang dari saat

diterimanya hingga saat diserahkan. Pada ayat (2) dijelaskan tentang penggantirugian atas barang dan ketentuannya, dan pada ayat (3), bahwa pengangkut bertanggung jawab atas apa yang dilakukan oleh awaknya dan atas alat-alat yang digunakannya dalam pengangkutan.

Oleh karena dalam ayat (2) disebutkan “tidak dapat dicegah maupun dihindarkan secara layak”, maka harus dipertimbangkan apakah kerugian-kerugian yang diderita tadi dapat dicegah atau dihindarkan atau tidak, menurut daya kemampuan si pengangkut. Dan adanya perkataan “secara layak”, maka pertanggungjawaban si pengangkut tergantung pada keadaan dan/atau kejadian yang tidak dapat dipastikan terlebih dahulu. Sehingga pertanggungjawabannya merupakan pertanggungjawaban secara relatif.

Berbeda dengan ayat (3), yang merupakan suatu pertanggungjawaban secara mutlak. Dan si pengangkut harus menyelidiki kemampuan pekerjaanya dan alat yang akan digunakannya. Dan apabila terjadi pencurian barang sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 469 KUHD, maka pengangkut hanya bertanggung jawab kalau ia diberitahu akan sifat dan harga barang sebelum diserahkan atau pada waktu diserahkan. Hal ini bertujuan agar pengangkut dapat mengetahui berat-ringan resiko yang dibebankan kepadanya. Ketentuan pada pasal 469 KUHD ini dikuatkan oleh pasal 470, dimana ditentukan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab apabila ia diberi keterangan yang tidak benar tentang sifat dan harga barang yang bersangkutan. Berkaitan dengan tanggungjawabnya, sebagaimana yang telah disebutkan dalam pasal 468 KUHD, maka dalam pasal 470 KUHD si

pengangkut tidak dibenarkan untuk mengadakan perjanjian untuk mengurangi atau menghapuskan tanggung jawabnya. Dalam pasal ini juga ditekankan bahwa pengangkut dapat diberi keringanan berkenaan dengan besarnya resiko yang menjadi bebannya. Sungguhpun pengangkut dapat mengurangi pertanggungjawabannya, namun perjanjian semacam itu tidak dapat berlaku, bila ternyata kerugian tersebut terjadi atas kelalaian pengangkut atau bawahan-bawahannya, sebagaimana yang telah ditentukan dalam pasal 471 KUHD.

Dari bahasan diatas, tentu ada acuan dasar pertanggungjawaban pengangkut terhadap sesuatu yang diangkut olehnya. Akan tetapi tanggung jawab pengangkut dibatasi oleh Undang-Undang pengangkutan. Undang-undang pengangkutan menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan atau kelalaian pengangkut. Namun mengenai kerugian yang timbul akibat:

- a. Keadaan memaksa (force majeure)
- b. Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri. Dan
- c. Kesalahan atau kelalaian penumpang atau pengirim

Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut, baik yang ditentukan dalam UU Pengangkutan maupun perjanjian pengangkutan disebut eksonerasi (pembatasan atau pembebasan tanggung jawab).

Luas tanggung jawab pengangkut diatur dalam kitab undang-undang hukum perdata indonesia. Pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas

biaya, kerugian yang diderita, dan bunga yang layak diterima jika dia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan. Biaya, kerugian, dan bunga pada umumnya terdiri atas kerugian yang telah diderita dan laba yang seharusnya akan diterima. Apabila tanggung jawab tersebut tidak dipenuhi, dapat diselesaikan melalui gugatan kemuka pengadilan yang berwenang atau gugatan melalui arbitrase.¹¹

Hal ini mengingat tanggung jawab atas perdagangan jasa tersebut ada pada produsen jasa yang melaksanakan kegiatan pengangkutan. Karena *GrabCar* bukan sebagai perusahaan penyelenggara angkutan, maka tentu tanggung jawab yang dimilikinya tidak sama dengan tanggung jawab yang dimiliki perusahaan penyelenggara angkutan pada umumnya. Oleh karena itu *GrabCar* beserta perusahaan sejenis lainnya secara tegas menyatakan diri sebagai perusahaan teknologi, karena kegiatan usaha mereka adalah menjalankan dan mengembangkan suatu teknologi aplikasi yang kemudian digunakan untuk menghubungkan pelaku usaha dan pengguna jasa.¹²

Selanjutnya dalam penyelenggaraan transportasi umum sesuai amanah undang-undang pihak penyelenggara mewajibkan adanya dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas surat keputusan, surat pernyataan, dan kartu pengawasan seperti yang diamanahkan pada pasal 174 Ayat (1) UULLAJ. Dalam kesempatan kali ini Humas PT Citra Taksi ketika mengajukan perizinan perusahaan sanggup untuk memenuhi kesanggupan

¹¹ Endra Yuda, *Kewajiban Dan Tanggung Jawab Pengangkut*, <https://feelinbali.blogspot.co.id/2014/03/kewajiban-dan-tanggung-jawab-pengangkut.html>. acces : 28 Oktober 2017.

¹² Ibid,

memenuhi apa saja yang diamanahkan undang-undang tentunya lewat kontrak hitam diatas putih dan diberi materai. Bertujuan untuk memberikan kesepakatan apabila ingin mendirikan suatu penyelenggaraan angkutan umum seyogyanya pihak perusahaan dapat memenuhi seluruh persyaratan yang diberikan oleh pihak yang berwenang yaitu Menteri Perhubungan Darat. Setelah memenuhi yang biasa disebut suatu Prestasi dalam ilmu keperdataan maka, prestasi yang didapat adalah sebuah perijinan bahwa perusahaan tersebut dapat menyelenggarakan pengangkutan.

Amanah undang-undang dalam penyelenggaraan transportasi umum dalam pihak *GrabCar* menyikapi bahwa tidak ada dokumen kontrak karena pihaknya memilih usahannya berbadan koperasi seperti yang dijeaskan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub Pudji Hartanto bahwa, *GrabCar* karena perusahaan aplikasi, mereka bermitra dengan angkutan sewa dalam hal ini *GrabCar* bermitra dengan Koperasi Jasa Perkumpulan Pengusaha Rental Indonesia (PPRI). Koperasi PPRI juga telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan sewa. Dalam hal ini apabila koperasi yang bermitra dengan *GrabCar* apabila izin penyelenggara tidak terpenuhi, dapat dicabut ijin operasionalnya.

Dengan merujuk bidang usaha sebagai perusahaan teknologi aplikasi, bentuk usaha berupa perusahaan yang bergerak di teknologi aplikasi bidang ini menyebabkan perusahaan seperti Gojek, Grabtaxi dan Uber dinilai tidak perlu untuk mengurus izin usaha di bidang transportasi. Yang kemudian

menjadi perdebatan adalah apa saja tanggung jawab hukum yang dimiliki perusahaan penyedia aplikasi transportasi tersebut.

Di bawah ini terurai perbandingan antara bentuk dan tanggung jawab hukum perusahaan penyedia aplikasi transportasi dengan perusahaan penyedia transportasi umum.

Tabel 3.1
Tabel Perbandingan Tanggung Jawab Hukum Perusahaan

No.	Ruang Lingkup	Penyedia Aplikasi Transportasi (Gojek, Grabtaxi, Uber)	Penyedia Transportasi Umum (Taksi, Rental Mobil)
01.	Bentuk Badan Hukum	Perseroan Terbatas	Perseroan Terbatas
02.	Perizinan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tanda Daftar Perusahaan (TDP) 2. Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP) 3. Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) 4. Izin Prinsip Izin Usaha dari BKPM (untuk PMA/Perusahaan Modal Asing) 5. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tanda Daftar Perusahaan (TDP) 2. Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP) 3. Surat Izin Usaha Jasa Transportasi (SIUJT) 4. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) 5. Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek 6. Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek 7. Izin Penyelenggaraan Angkutan Barang Khusus dan atau Alat Berat 8. Sertifikasi Uji Tipe Kendaraan Bermotor 9. Pengesahan Rancang Bangun dan Rekayasa Kendaraan Bermotor (Undang-Undang No. 22 Tahun 2009)
03.	Tanggung Jawab Kepada Konsumen	Terhadap penggunaan aplikasi yang digunakan untuk memesan jasa transportasi	Terhadap pelaksanaan jasa transportasi umum yang diberikan kepada konsumen
04.	Pelaku Usaha Pesaing	Perusahaan atau Badan Usaha yang menjalankan dan mengembangkan teknologi aplikasi sejenis	Perusahaan, Badan Usaha atau Pengusaha yang menyediakan jasa transportasi umum
05.	Pajak Penghasilan	Atas penghasilan dari yang diterima Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi setelah dibagi sesuai perjanjian dengan mitranya yang menjalankan usaha transportasi umum	Atas penghasilan yang diterima Perusahaan dari kegiatan usaha transportasi umum
06.	Hubungan dengan Pelaksana Usaha (Pengemudi)	Hubungan Kemitraan, Perusahaan menghubungkan Konsumen dengan Pengemudi untuk kemudian antara keduanya terjadi transaksi dan Perusahaan dapat fee sebagai mitra penghubung sesuai kesepakatan (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata)	Dalam beberapa perusahaan taksi atau rental, hubungan sebagai perusahaan dengan pengemudi sebagai mitra kerja berdasarkan perjanjian. Namun ada juga yang berupa hubungan kerja pengusaha dengan karyawan berdasarkan Undang-undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan
07.	Komposisi Permodalan	Tidak ada batasan mengenai Sumber Modal dan Komposisi Modal	Harus terdiri 100% dari Modal Dalam Negeri (Daftar Negatif Investasi 2014)

Sumber : Hukumonline.com

C. Perbandingan Sistem Pengangkutan PT Citra Taksi Perdana Kendedes Dan GrabCar Ditinjau Dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

1. Wilayah Operasi Pelayanan Penumpang Dengan Menggunakan Taksi

Pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini ia berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan. Menurut perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subjek karena dia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian (pasal 1320 KUHPdt).

Berdasarkan uraian penjelasan di atas, dapat dipahami kriteria penumpang menurut Undang-Undang Pengangkutan Indonesia, yaitu :

- a. Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian pengangkutan.
- b. Pihak tersebut adalah penumpang yang wajib membayar biaya pengangkutan
- c. Pembayaran biaya pengangkutan dibuktikan oleh karcis yang dikuasai oleh penumpang.

Sesuai dengan Pasal 5 ayat (1) pelayanan angkutan taksi wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut: (a) Wilayah operasi pelayanan berada di dalam kawasan perkotaan. Dalam kesempatan kesempatan kali ini PT Citra Taksi pelayanan kawasan terdapat di Kota Malang dalam hal ini kewenangan beroperasi PT Citra Taksi dalam cakupan Pemerintah Daerah Malang dan

apabila penumpang ingin perjalanannya diluar operasi Kota Malang, pihak PT Citra Taksi akan memberikan surat pemberitahuan bahwa taksi yang melakukan perjalanan diluar operasi. Berbicara soal wilayah operasional, ijin PT Taksi Citra tersebut kewenangannya sampai Jawa Timur cakupannya. Jadi, pihak penyelenggara taksi bisa mengantarkan penumpang hingga batas wilayah Jawa Timur karena ijin penyelenggaraan operasional PT Citra Taksi tersebut dalam wilayah Jawa Timur. Apabila terdapat perjalanan penumpang yang ingin melakukan perjalanan diluar Jawa Timur pihak PT Citra Taksi membuat surat pemberitahuan yang diketahui oleh Dishub Provinsi bahwa penumpang melakukan perjalanan diluar kekuasaan trayek wilayah Jawa Timur.

Berbeda dengan *GrabCar*, *GrabCar* adalah perusahaan angkutan sewa dalam pengertiannya angkutan sewa adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang melayani angkutan dari pintu ke pintu, dengan atau tanpa pengemudi, dalam wilayah operasi yang tidak terbatas.¹³ Pada kesempatan kali ini pihak *GrabCar* Malang tidak dapat menjelaskan permasalahan berikut ungkapnya adalah yang tertera dalam aplikasi layanan apabila pengemudi menyetujui mengantarkan sejauh mungkin seperti dalam pengertian adalah wilayah operasi tidak terbatas. (b) Tidak berjadwal; kedua transportasi taksi konvensional serta taksi *online* adalah angkutan yang tidak terjadwal keberangkatannya dan (c) Pelayanan dari pintu ke pintu; serta (d) Tujuan perjalanan ditentukan oleh pengguna jasa. (e) Tarif angkutan berdasarkan argometer atau tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi.

¹³ https://id.wikipedia.org/wiki/Trayek_angkutan#Angkutan_Sewa

PT Citra Taksi telah memiliki izin tera yang dikeluarkan oleh Badan Metrologi yang terdapat segel tidak dapat berpindah wewenang untuk merubah tarid argo tersebut dan tertera di dalam armada taksi. (f) Besaran tarif berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah yang ditetapkan oleh pejabat yang berwenang sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Mengenai tentang tarif angkutan tidak dalam trayek wilayah malang PT Citra menjelaskan bahwa menggunakan tarif utama tidak ada tarif batas atas dan batas bawah karena cakupan wilayah relatif dekat dibanding Kota Surabaya yaitu Kota Metropolitan yang menggunakan tarif batas atas dan batas bawah yang menjelaskan bahwa Kota Malang tarif argo dalam per-3KM adalah Rp 5000,- (*Lima Ribu Rupiah*). Sedangkan taksi *online* argometer terletak pada aplikasi yang tertera di *Smartphone*, *iOS*, dan *Blackberry* argometer terlihat dengan jelas serta tujuan dan Kilometer yang sangat detail. (g) Wajib memnuhi standar playanan minimal yang ditetapkan. (f) Pembayaran pada pelayanan angkutan taksi yang dilakukan berdasarkan argometer dilengkapi dengan alat bukti pembayaran yang tercetak; dan (g) Pemesanan dapat dilakukan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi. Perusahaan Taksi Citra dalam hal ini memberikan argometer tersegel dan memberikan struk pembayaran yang terletak satu paket dalam argometer. Apabila perjalanan telah usai makan struk tersebut akan mencetak perjalanan dengan sendirinya. Berbeda dengan *GrabCar*, *GrabCar* memberikan bukti pembayaran dan bukti perjalanan melalui email pengguna aplikasi *GrabCar*.

2. Kemanfaatan, Keamanan, serta Kefektifan Bagi Penumpang *GrabCar* dan PT Taksi Citra Perdana Kendedes.

Menurut Tjipto & Diana 2015, ukuran kualitas layanan berdasarkan tingkat kepentingan relatifnya meliputi :

- a. Reliability (keandalan) adalah kemampuan untuk melaksanakan jasa pelayanan yang dijanjikan dengan tepat dan terpercaya, antara lain keteraturan (jumlah keberangkatan dalam 1 hari), ketetapan (jadwal keberangkatan) dan kecepatan (waktu yang ditempuh).
- b. Responsiveness digunakan untuk membantu dan memberikan pelayanan kepada pengguna jasa dengan cepat atau segera.
- c. Assurance (jaminan) adalah tingkat jaminan keamanan yang diberikan oleh pengelola jasa kepada pengguna jasa . Misalnya tingkat kejahatan yang dari tahun ke tahun semakin tinggi membuat sebagian penumpang merasa tidak aman di atas angkutan. Oleh karena itu perlu adanya perasaan aman ketika menggunakan jasa angkutan umum.
- d. Empathy adalah rasa peduli seperti memberi perhatian pribadi atau individu bagi penumpang. Misalnya pengemudi yang berlaku ramah terhadap penumpang dan membantu penumpang menjaga dan mengangkat barang.
- e. Tangible (kasat mata) adalah penampilan fasilitas fisik, karyawan, dan perlengkapan antara lain meliputi kondisi dari kendaraan (dalam hal ini taksi). Kondisi fisik taksi yang baik antara lain meliputi cat taksi, tempat

duduk yang nyaman, bagasi serta kondisi mesin yang baik, dan fasilitas yang ada. Hal ini juga mempengaruhi tingkat kepuasan penumpang.¹⁴

Penumpang taksi merupakan aspek penting untuk terjalannya suatu transportasi dalam hal ini taksi. Pada kesempatan kali ini *penulis* memberikan suatu kuisioner bagi pengguna *GrabCar* maupun Taksi Konvensional dalam hal ini Taksi Citra. Menurut sebagian orang kemanfaatan suatu moda transportasi darat ialah hal yang paling penting karena apabila konsumen menganggap suatu hal dirasa banyak kemanfaatan, keamanan serta keefektifannya sangat terjamin, maka penumpang / konsumen akan beralih yang terbaik.

Manfaat sebagian pengguna merasakan bahwa *GrabCar* dan Taksi Konvensional adalah tentang kendaraan yang terbaru. *GrabCar* memberikan nuansa baru dalam bertransportasi, memberikan kendaraan serba terbaru hingga mobil Lamborghini. Taksi konvensional banyak ditinggalkan oleh masyarakat karena mengeluhkan soal kendaraan dan soal tarif. Ujar salah satu mahasiswa malang, *GrabCar* lebih memberikan kemewahan dalam melakukan perjalanan, mobil semuanya relatif baru ukurannya hanya Toyota Avanza yang paling rendah tahun pembuatan mobilnya serta identitas pengemudi dan jenis serta plat nomor sudah tertera pada pengguna aplikasi *GrabCar* hal yang paling penting adalah

¹⁴ <http://e-journal.uajy.ac.id/10982/3/2TS13752.pdf>

murahnya *GrabCar* tidak sebanding dengan taksi biasa meskipun memakai tarif batas.¹⁵

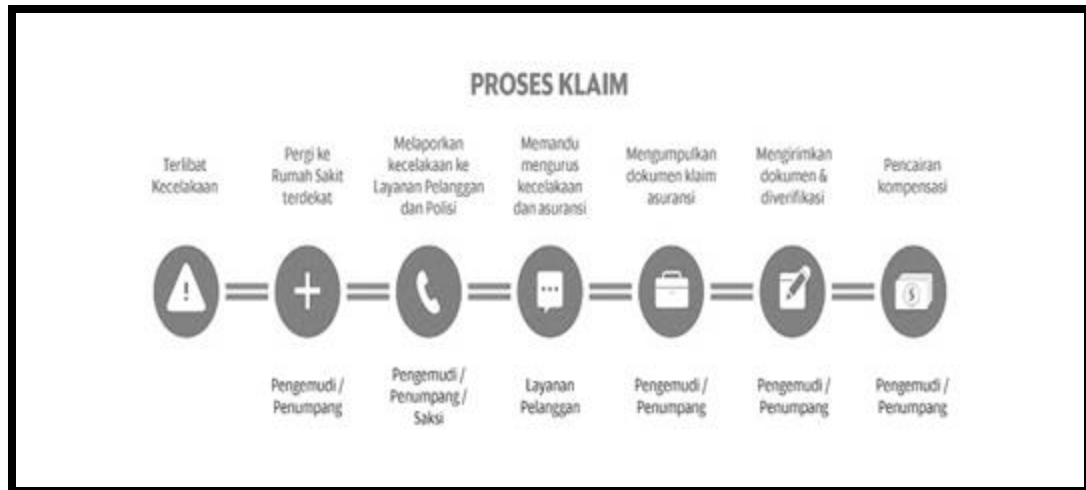
PT Citra Taksi juga memberikan kemanfaatan dalam suatu perjalanan untuk pengguna taksi. Bapak Kholil menjelaskan bahwa, Taksi Citra memberikan manfaat pada pengguna taksi yang begitu maksimal. Penumpang Taksi Citra tidak akan kebingungan untuk menanyakan destinasi yang populer di Kota Malang karena PT Citra Taksi diberikan suatu pelatihan mengenal dan memahami seluruh apa yang ada di Kota Malang. Berbeda dengan *GrabCar* yang mayoritas adalah pendatang dan belum mengenal Kota Malang seutuhnya.¹⁶

Keamanan juga hal yang sangat penting untuk suatu penumpang taksi. Keamanan dalam perjalanan dalam hal ini PT Citra Taksi dalam memberikan suatu asuransi. Bapak Kholil selaku Humas PT Citra Taksi menjelaskan bahwa, keamanan dalam perjalanan akan terjamin karena unit taksi yang tidak layak jalan tidak akan diperbolehkan beroperasi untuk itu pentingnya surat Uji KIR karena dipantau 6 bulan sekali untuk pengecekan.

¹⁵ Wawancara dengan salah satu narasumber bernama : Ahmad Riza, Mahasiswa Fakutlas Teknik Universitas Muhammadiyah Malang.

¹⁶ Wawancara dengan : Bapak Kholil Humas PT Citra Taksi Perdana Kendedes.

Gambar 3.3
Proses Klaim Transportasi *Online GrabCar*



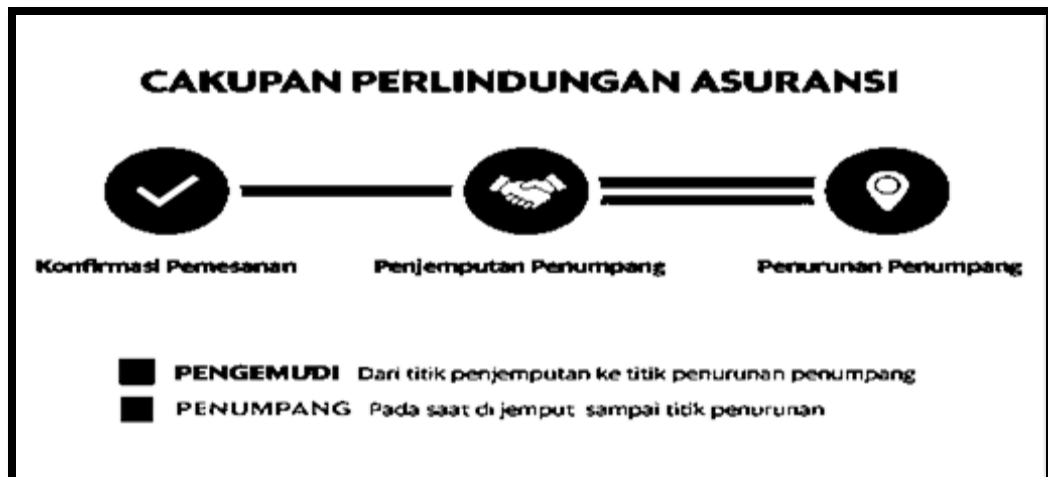
Sumber : Website *GrabCar.com*

Perbedaan yang sangat menonjol terletak pada keamanan dalam taksi. Dalam *GrabCar* keamanan saat perjalanan akan terjamin karena mulai dari mobil *GrabCar* sudah memberikan keamanan karena mobil semuanya rata-rata. Selain mobil dalam aplikasi *GrabCar* apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, identitas pengemudi akan terlihat dan bisa dilaporkan ke pihak Grab pusat dan dicabut ijin bermitra serta tidak diperbolehkan beroperasi. Selain penumpang setiap pengemudi punya asuransi pribadi, Grab juga menyediakan Asuransi Kecelakaan Pribadi untuk setiap pemesanan kendaraan. Bila terjadi kecelakaan, langsung hubungi layanan pelanggan Grab (021-8064 8777) dan kami akan membantu proses asuransinya.

Secara hukum, semua kendaraan umum –termasuk taksi dan kendaraan pribadi- minimal harus memiliki **asuransi mobil pribadi**. Namun beberapa asuransi pribadi yang dimiliki pengemudi hanya

mencakup kecelakaan karena pihak ketiga. Grab adalah salah satu platform pemesanan kendaraan yang memberikan Asuransi Grup

Gambar 3.4
Perlindungan Asuransi Dari Grab



Sumber : Website *GrabCar.com*

Kecelakaan Pribadi sebagai ekstra keamanan untuk menjamin pengemudi dan penumpang bila terjadi kecelakaan –dan gratis!

- Cakupan Asuransi Kecelakaan Pribadi berlaku dari kamu naik sampai turun dari kendaraan. Mencakup kecelakaan berakibat kematian, cacat permanen, & cedera anggota tubuh karena kecelakaan.
- Tidak terbatas apa penyebab kecelakaannya. Asuransi akan memberikan kompensasi apapun penyebab dari kecelakaan.
- Asuransi Grup Kecelakaan Pribadi dari Grab berlaku di enam negara dimana layanan beroperasi jadi tetap terjamin saat berkendara di luar negeri.

Dengan begitu banyak pilihan transportasi, komuter bebas memilih transportasinya. Karenanya, kami ingin memastikan kamu bisa dapat

pengemudi yang membuat nyaman dan aman. Kami melakukan cek latar belakang pengemudi.

Dengan kecelakaan jalan raya mengakibatkan kematian hingga 316,000 orang tiap tahun di Asia Tenggara menurut World Health Organization, sangat penting bagi setiap pengemudi mendapatkan edukasi mengenai keselamatan berkendara di jalan. Dan proses yang wajib dilalui di Grab termasuk soal aman berkendara. Serta, kami memberikan program pelatihan tambahan untuk mengedepankan keselamatan para pengemudi kami:

- a. Kami bekerjasama dengan Palang Merah untuk mensponsori pelatihan keselamatan seperti CPR (Cardio Pulmonary Resucitation) dan pertolongan pertama. Pelatihan termasuk kurikulum Keselamatan Berkendara yang kami kembangkan bersama Global Road Safety Partnership, pelatihan bertaraf internasional untuk keamanan di jalan raya.
- b. Di negara dimana layanan GrabBike tersedia, semua pengemudi telah melalui uji *safety riding* di tempat pelatihan khusus. Pelatihan untuk menambah keahlian berkendara ini sangat esensial bila harus berhadapan dengan kondisi darurat di jalanan, hingga bagaimana membawa paket dengan aman di atas kendaraan!

Sebagai usaha mengurangi terjadinya kecelakaan, kami akan mendisiplinkan pengemudi yang melanggar aturan keselamatan. Kami sangat mengutamakan keselamatan karena itu kami pastikan setiap

perjalanan tetap terpantau. Grab adalah platform pemesanan kendaraan pertama yang memungkinkan setiap penumpang memberitahu perjalanannya pada teman dan keluarga (fiturnya dinamakan 'Share My Ride'). Juni 2016 lalu, kami meluncurkan sistem monitor telematic di Jakarta yang dapat menganalisa pola mengemudi secara 'real-time', dan memberi notifikasi bila pengemudi mengemudi terlalu kencang – trik yang membantu kami mengurangi insiden akibat kebut-kebutan hingga 35%!¹⁷

3. Persyaratan Pengemudi dan Kendaraan Taksi Konvensional dan Taksi *Online*

Suatu hal yang penting juga wajib diperhatikan bagi pengangkut adalah tentang surat izin mengemudi bagi pengemudi taksi. Seperti yang telah dijelaskan pada pasal 77 UULAJ menyebutkan bahwa, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat izin mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Pada kesempatan kali ini bapak Kholil selaku Humas PT Citra Taksi menjelaskan bahwa, pengemudi pada perusahaan kami pada awal perekrutan pengemudi mewajibkan untuk memiliki SIM A biasa yang akan nantinya kita rubah menjadi SIM A umum yang pada dasarnya kita ajukan kepada Satlantas Kota Malang agar bisa membedakan antara SIM A umum dan SIM A biasa. SIM A umum bertujuan untuk pengemudi transportasi berplat kuning. Berbeda dengan pengemudi *GrabCar* yang pengemudinya hanya SIM A biasa karena mereka adalah angkutan sewa.¹⁸

¹⁷<https://www.grab.com/id/blog/4-mitos-tentang-keamanan-dalam-pemesanan-kendaraan-online-yang-terbukti-tidak-benar/>

¹⁸ Wawancara dengan Bapak Kholil Humas PT Citra Taksi Perdana Kendedes.

Surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri 2 (dua) jenis : (a) surat izin mengemudi kendaraan bermotor perseorangan; dan (b) surat izin mengemudi kendaraan bermotor umum.¹⁹

Tidak halnya PT Citra Taksi Perdana Kendedes yang memberikan pelayanan keselamatan angkutan tetapi juga taksi *online* mempunyai kode etik *driver* yaitu :

Grab menjunjung tinggi Kode Etik untuk semua pengemudi-mitra sehingga semua pengemudi akan memiliki pemahaman yang jelas tentang hukum standar kepatuhan, keselamatan, keamanan dan pelayanan yang diharapkan dari mereka. Karena Grab mempertahankan kebijakan tanpa toleransi, pelanggaran dapat mengakibatkan penangguhan atau penghentian akses pengguna ke aplikasi Grab.

Setiap driver Grab setuju untuk mematuhi sepenuhnya dengan Kode Etik ini:

- 1) Mematuhi Semua Hukum, Peraturan, Kebijakan Dan Pedoman
 - a. Driver harus mematuhi semua peraturan lalu lintas, peraturan, aturan, kebijakan dan pedoman serta Kode Etik ini dan pedoman lebih lanjut yang mungkin dikeluarkan oleh Grab dari waktu ke waktu.
 - b. Driver setuju untuk tidak terlibat dalam aktivitas apapun yang dapat mengganggu atau menurunkan reputasi Grab dan / atau menyebabkan gangguan untuk operasi Grab atau bersekongkol dengan driver lain

¹⁹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

atau pihak ketiga dengan maksud untuk melakukan tindakan tersebut di atas.

- c. Grab mempertahankan kebijakan tanpa toleransi mengenai semua pelanggaran dan dapat mengakibatkan suspensi atau penghentian akses pengguna ke aplikasi Grab
- d. Grab melakukan yang terbaik untuk membawa pengemudi lebih banyak pekerjaan. Oleh karena itu, kita perlu dukungan pengemudi untuk pekerjaan Kode Promosi. Harap menghormati semua pekerjaan Kode Promosi setelah menerima konfirmasi. Dalam hal driver tidak yakin, silakan cek dengan tim layanan pelanggan kami untuk klarifikasi.
- e. Driver dilarang keras terhadap melakukan setiap tindakan dengan maksud untuk curang atau menipu apakah atau tidak melalui salah 'Promo Code' yang dapat menyebabkan Grab menderita kerugian.²⁰

4. Penyelenggaraan Angkutan Umum Taksi Dengan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi.

Dalam menyelenggarakan Angkutan Umum Taksi *Online* seperti saat ini tidak bisa di pungkiri bahwa kemajuan teknologi berupa aplikasi *online* sangat dipandang masyarakat sebagai kemudahan dalam mencari taksi. Tetapi, dengan kemajuan teknologi seperti saat ini, sebagai penyelenggara Angkutan Umum Taksi *Online* tidak bisa mengacuhkan undang-undang yang ada di Indonesia karena tujuannya mengatur agar segalanya bisa seimbang.

²⁰ <https://www.grab.com/id/safety/codeofconduct/>

Penyelenggaraan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek juga sudah diatur khusus dalam PM No 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek. Mengatur dari segi perizinan sampai sanksi administratif sebagaimana yang akan *penulis* bahas untuk saat ini. Berikut ini adalah pasal yang sangat penting difahami oleh penyelenggara angkutan umum tidak dalam trayek. Berikut ini bunyi pasal 50 ayat (1) UU PM Tahun 2017 yaitu bahwa, untuk meningkatkan kemudahan pemesanan pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, perusahaan angkutan umum dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Pasal tersebut memberi kebebasan bagi perusahaan angkutan yang berbadan hukum seperti di Kota Malang adalah PT Citra Taksi dapat menggunakan aplikasi *GrabCar* atau sejenisnya bertujuan untuk memudahkan pemesan pelayanan. Tetapi, pada prakteknya *GrabCar* dapat menyelenggarakan angkutan taksi tanpa bekerja sama dengan perusahaan angkutan yang berbadan hukum. padahal dalam Pasal 50 ayat (2) sudah jelas bahwa, Penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi dapat dilakukan secara mandiri atau bekerjasama dengan perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi. Dalam hal ini, pihak *GrabCar* melakukan kerjasama dengan Koperasi Jasa Perkumpulan Pengusaha Rental Indonesia (PPRI). Serta Pasal 50 ayat (3) menjelaskan bahwa, Perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi wajib berbadan hukum Indonesia dengan kriteria paling sedikit:

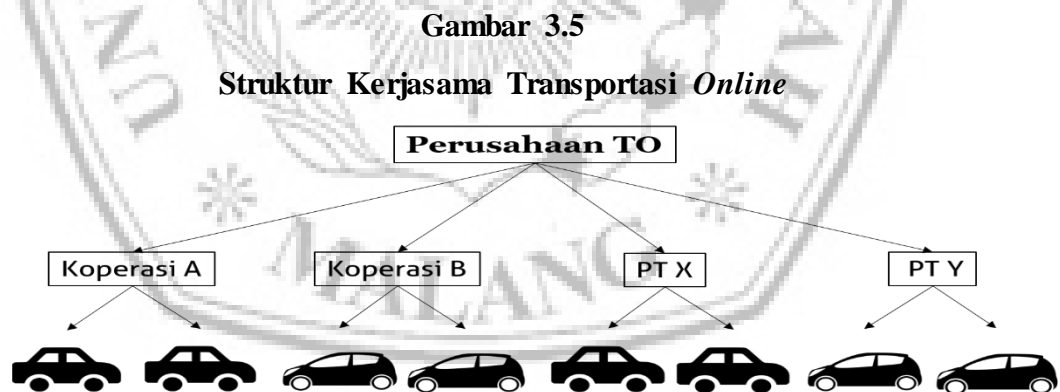
- a. Melakukan kontrak, penjualan, dan/atau penyerahan jasa, dan penagihan;
- b. Memiliki rekening bank yang menjadi sarana penampungan hasil penjualan atau penyerahan jasa pada bank yang ada di Indonesia;
- c. Mempunyai/menguasai *server* atau pusat data (*data centre*) yang berdomisili di Indonesia;
- d. Melakukan pemasaran, promosi, dan kegiatan asistensi lainnya; dan
- e. Menyediakan layanan dan penyelesaian pengaduan konsumen.

Untuk meningkatkan kemudahan pembayaran pelayanan jasa Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, Perusahaan Angkutan Umum dapat melakukan pembayaran secara tunai atau secara elektronik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam hal ini jelas *GrabCar* dapat memberikan akses pembayaran melalui secara elektronik yang disebut *GrabPay*. Didalamnya sangat menguntungkan, apabila penumpang tidak ingin membayar tunai, dapat secara *non-tunai* dengan cara melakukan pengisian saldo di ATM atau perusahaan yang ditunjuk seperti Indomaret dan Alfamart.

Selanjutnya Pasal 51 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Republik Indonesia PM 26 Tahun 2017 dengan penjelasan bahwa, Perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam pemberian pelayanan angkutan orang wajib bekerjasama dengan perusahaan angkutan umum yang telah memiliki izin

penyelenggaraan angkutan dan dilanjutkan oleh ayat (2) bahwa Perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum. Larangan bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum meliputi kegiatan:

- a. Menetapkan tarif dan memberikan promosi tarif di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan;
- b. Merekrut pengemudi;
- c. Memberikan layanan akses aplikasi kepada orang perorangan sebagai penyedia jasa angkutan; dan
- d. Memberikan layanan akses aplikasi kepada Perusahaan Angkutan Umum yang belum memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek.



Sumber : Website Hukumonline.com

Pada ketentuan tersebut pihak *GrabCar* Kota Malang menjelaskan bahwa, *GrabCar* dibawah pimpinan bapak Yophi selaku penanggungjawab *GrabCar* menjelaskan bahwa, *GrabCar* adalah penyelenggara angkutan orang tidak dalam trayek dengan ketentuan

angkutan khusus. Sebelum *GrabCar* menjadi salah satu aplikasi untuk sebagai penyedia penyalur, terlebih dahulu Koperasi itu muncul. Koperasi dalam hal ini adalah Koperasi Transportasi, dalam hal ini koperasi tersebut sudah terlebih dahulu ada dan sudah mengantongi izin dari pemerintah. Pihak koperasi tersebut mengajukan izin kepada dishub bahwa koperasi tersebut menyelenggarakan angkutan sewa khusus. Dapat diilustrasikan diagram sebagai berikut.

Dalam kesempatan kali ini, bapak Yophi menjelaskan bahwa izin seperti uji KIR dan segala keperluan untuk penyelenggaraan angkutan khusus tersebut belum turun, yang artinya prosedur yang oleh Dinas Perhubungan Kota Malang belum terrealisasikan. Bapak Yophi penanggungjawab Koperasi *GrabCar* tersebut menjelaskan bahwa mobil dan pengemudi harus sesuai dengan data yang didaftarkan di Koperasi dengan demikian apabila pengemudi dengan mobil yang didaftarkan tidak sesuai, mobil tersebut dan pengemudi tersebut tidak boleh beroperasi. Mengenai tarif angkutan sewa khusus juga dijelaskan bahwa tarif belum ditentukan oleh pemerintah jadi, selama perjalanan yang mengatur dengan otomatis yaitu dari ketentuan aplikasi itu sendiri. Dengan ketentuan lain saat ada permintaan tinggi harga juga tinggi seperti halnya saat mudik lebaran, pihak *GrabCar* menaikkan tarif dan apabila permintaan rendah pihak *GrabCar* menurunkan tarif.

Penjelasan dari bapak Yophi sebagai penutup wawancara adalah dalam permasalahan *GrabCar* di Kota Malang kamsi selaku pihak

Koperasi Transportasi sudah berusaha semaksimal mungkin dengan apa yang diamanahkan undang-undang. Di Kota Malang sendiri *GrabCar* berkerjasama dengan Koperasi bernama Mitra Usaha Rent yang dengan ini sudah diberikan izin dari Pemerintah Provinsi Jawa Timur. Perekrutan pengemudi juga harus mensertakan KTP (harus KTP Jawa Timur), SKCK yang berfungsi untuk mengetahui bahwa pengemudi layak jalan dan untuk bukti pengemudi tidak pernah melakukan tindak pidana, serta harus menyerahkan STNK mobil pribadi yang ketentuannya adalah mobil penumpang non sedan serta mewajibkan mobil berjenis mobil penumpang.

Seluruhnya adalah sesuai dengan amanah undang-undang yang membahas tentang akses digital dashbord yaitu Nama perusahaan, penanggungjawab dan alamat perusahaan penyedia jasa aplikasi berbasis teknologi informasi serta Data seluruh kendaraan dan pengemudi dengan rinci wajib memberikan data kepada Koperasi. Alamat Koperasi Mitra Usaha Rent terletak di Ruko Modern Residence, Jl. Akordion, Tunggulwulung, Kec. Lowokwaru, Kota Malang. Tidak hanya di Kota Malang tetapi Koperasi tersebut telah menyebar dalam wilayah Jawa Timur seperti Jember dan Surabaya.²¹

Adapun Pasal terakhir tentang bab penyelenggaraan angkutan umum dengan berbasis teknologi aplikasi dijelaskan pada Pasal 52 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Republik Indonesia PM 26 Tahun 2017

²¹ Wawancara dengan : Bapak Yophi selaku Penanggungjawab Koperasi Mitra Usaha Rent.

sebagai berikut. Perusahaan angkutan umum yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi wajib mengikuti ketentuan di bidang perusahaan angkutan umum. Asumsi *penulis* bahwa ketentuan seluruhnya harus terpenuhi termasuk uji emisi karena menyangkut keselamatan penumpang, perusahaan angkutan umum harus memperhatikan hal tersebut.

Undang-undang sangat jelas melarang bahwa apabila tidak lolos ataupun belum pengujian emisi angkutan umum dilarang beroperasi sebagaimana dijelaskan bahwa, Perusahaan angkutan umum yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi yang tidak memenuhi kewajiban wajib menghentikan pengoprasian kendaraan bermotor dan penggunaan aplikasi.

Ketentuan pasal berikut adalah keunggulan dari penyedia aplikasi berbasis teknologi yaitu Perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi, melalui badan hukum penyelenggara angkutan, wajib memberikan akses *digital dashbord* seperti Akses monitoring operasional pelayanan berupa pergerakan spasial kendaraan dan tarif; dan Layanan pengaduan konsumen berupa telepon dan surat elektronik (*email*) penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi.

Dalam *GrabCar* konsumen berhak melaporkan pada pihak perusahaan melalui *call center* maupun via *email* yang terdapat pada aplikasi *GrabCar*. Tentunya konsumen tidak akan kerepotan dalam

pengaduan apabila pihak penyelenggara aplikasi memberikan kemanfaatan agar konsumen merasa tidak dirugikan dan juga bisa kapan saja mengadukan permasalahan kepada pihak Grab. Lain halnya dengan taksi konvensional yang layanan pengaduannya hanya melalui telfon.

5. Tujuan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

UU NO. 22 tahun 2009 memiliki asas-asas sebagaimana diatur dalam Pasal 2 UU No. 22 Tahun 2009, sebagaimana diuraikan berikut. (a) Asas transparan, yaitu adanya keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang jelas, benar dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan. Untuk saat ini masyarakat mengetahui bahwa keterbukaan dalam suatu perusahaan angkutan umum adalah hal yang sangat penting karena menyangkut apa yang mereka gunakan di jalan. Asas tersebut sangat bermanfaat bagi penumpang untuk agar tidak khawatir apabila saat penumpang menggunakan transportasi. Saat ini yang kita ketahui bahwa Transportasi *Online* belum sepenuhnya mempunyai izin yang jelas seperti *penulis* uraikan diatas. Lalu Transportasi Konvensional sudah mempunyai izin seperti yang diamanahkan undang-undang. Hal ini adalah onton terkecil dari maksud keterbukaan dalam asas transparan.

(b) Asas akuntabel, yaitu adanya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan. Berbicara soal tanggungjawab hukum, segala yang harus dipenuhi oleh perusahaan penyedia aplikasi

transportasi jelas berbeda dengan tanggung jawab perusahaan penyedia transportasi umum. Perbedaan ini menimbulkan munculnya kepentingan bagi Pemerintah untuk memastikan bahwa tanggung jawab perusahaan penyedia aplikasi transportasi yang terbatas tidak merugikan masyarakat yang menggunakan jasa transportasi yang didapatkan melalui aplikasi tersebut.²²

(c) Asas berkelanjutan, yaitu adanya penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis naik kendaraan dan rencana umum pengembangan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan. Kebijakan transportasi haruslah didasari oleh visi sistem lalu lintas dan angkutan umum berkelanjutan. Sistem transportasi haruslah berjalan baik sepanjang waktu. Pengertian berjalan baik adalah proses perpindahan berjalan lancar, aman, nyaman dan juga harus efisien.

Dengan kata lain permintaan akan kebutuhan transportasi harus diimbangi dengan penyediaan prasarana transportasi secara proposional. Sistem transportasi berkelanjutan merupakan sistem yang dapat memenuhi rasa keadilan yaitu dengan mengakomodasi kebutuhan atau permintaan akan aksesibilitas semua pengguna jalan dengan aman dan nyaman; memenuhi tingkat efisiensi sumber daya alam, baik dalam hal pemanfaatan sumber daya energi maupun pemanfaatan ruang; dapat dikelola secara transparan dan partisipatif; serta menjamin kesinambungan untuk generasi mendatang (Suwardi, 2006, RPJMD-Jatim, 2006-2008).

²² <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt56795249c6e94/menyibak-tanggung-jawab-hukum-penyedia-aplikasi-transportasi-broleh--bimo-prasetio-dan-sekar-ayu-primandani->

(d) Asas bermanfaat, yaitu adanya kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat. (f) Asas efisien dan efektif, yaitu adanya pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna. Dalam asas tersebut *penulis* mencoba membagikan kuisisioner.

